



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 69.798/VR/V
du 26 aout 2021

advies 69.798/VR/V
van 26 augustus 2021

sur

over

une proposition de loi
‘modifiant la loi du
27 avril 2018 sur la police des
chemins de fer en ce qui
concerne la procédure
applicable à la suppression des
passages à niveau’

een wetsvoorstel ‘tot wijziging
van de wet van 27 april 2018
op de politie van de
spoorwegen, wat betreft de
procedure voor het afschaffen
van overwegen’

Le 2 juillet 2021, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Présidente de la Chambre des représentants à communiquer un avis, dans un délai de trente jours prorogé de plein droit * jusqu'au 2 septembre 2021, sur une proposition de loi 'modifiant la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer en ce qui concerne la procédure applicable à la suppression des passages à niveau', déposée par Mme Marianne VERHAERT (*Doc. parl.*, Chambre, 2020-2021, n° 55-1880/001).

La proposition a été examinée par les chambres réunies des vacations le 26 août 2021. Les chambres réunies étaient composées de Pierre VANDERNOOT, président de chambre, Jeroen VAN NIEUWENHOVE, Peter SOURBRON, Bernard BLERO, Patricia DE SOMERE et Christine HOREVOETS, conseillers d'État, Michel TISON et Sébastien VAN DROOGHENBROECK, assesseurs, Annemie GOOSSENS, greffier, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier assumé.

Les rapports ont été rédigés par Dries VAN EECKHOUTTE, premier auditeur, et Aurore PERCY, auditeur adjoint. Ils ont été présentés par Aurore PERCY.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre VANDERNOOT.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 26 août 2021.

*

* Ce délai résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, *in fine*, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973 qui précise que ce délai est prolongé de plein droit de quinze jours lorsqu'il prend cours du 15 juillet au 31 juillet ou lorsqu'il expire entre le 15 juillet et le 15 août.

Op 2 juli 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Voorzitster van de Kamer van volksvertegenwoordigers verzocht binnen een termijn van dertig dagen van rechtswege* verlengd tot 2 september 2021 een advies te verstrekken over een wetsvoorstel 'tot wijziging van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen, wat betreft de procedure voor het afschaffen van overwegen', ingediend door mevrouw Marianne VERHAERT (*Parl.St.*, Kamer, 2020-2021, nr. 55-1880/001).

Het voorstel is door de verenigde vakantiekamer onderzocht op 26 augustus 2021. De verenigde kamers waren samengesteld uit Pierre VANDERNOOT, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE, Peter SOURBRON, Bernard BLERO, Patricia DE SOMERE en Christine HOREVOETS, staatsraden, Michel TISON en Sébastien VAN DROOGHENBROECK, assessoren, Annemie GOOSSENS, griffier, en Charles-Henri VAN HOVE, toegevoegd griffier.

De verslagen zijn opgesteld door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur, en Aurore PERCY, adjunct-auditeur. Ze zijn uitgebracht door Aurore PERCY.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre VANDERNOOT.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 26 augustus 2021.

*

* Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, *in fine*, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat deze termijn van rechtswege verlengd wordt met vijftien dagen wanneer hij begint te lopen tussen 15 juli en 31 juli of wanneer hij verstrijkt tussen 15 juli en 15 augustus.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de la proposition[‡], à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, la proposition appelle les observations suivantes.

PORTÉE DE LA PROPOSITION DE LOI

1. La proposition de loi remplace l'article 19 de la loi du 27 avril 2018 'sur la police des chemins de fer' (article 2). D'une part, elle tend à déterminer les éléments dont il faut tenir compte dans la décision de suppression d'un passage à niveau (article 19, alinéa 2, proposé) ; elle s'inspire à cet égard de l'article 4 du décret flamand du 3 mai 2019 'sur les routes communales'¹. D'autre part, elle vise à fixer des règles de procédure en vue d'impliquer la commune et les riverains dans cette décision (article 19, alinéas 3 et 4, proposé). Elle maintient par ailleurs les règles qu'énoncent les alinéas 1^{er} et 2 de l'article 19 de la loi du 27 avril 2018, la règle figurant à l'alinéa 2 étant déplacée dans un alinéa 5.

COMPÉTENCE

2.1. L'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 2^o*bis*, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles' (ci-après : « LSRI »), qui attribue aux régions la compétence en ce qui concerne « le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire », maintient dans la compétence de l'autorité fédérale les « voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges » (lire : Infrabel²). L'autorité fédérale est également compétente, en vertu de l'article 6, § 4, 3^o, alinéa 1^{er}, de la LSRI, pour établir les règles de police générale et la réglementation relative aux communications et aux transports.

2.2. La compétence des régions pour fixer le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges (lire : Infrabel), a été commentée comme suit lors

[‡] S'agissant d'une proposition de loi, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

¹ Cet article dispose comme suit :

« Lors des décisions sur des modifications au réseau routier communal, les principes suivants sont au moins pris en compte :

1^o les modifications apportées au réseau routier communal sont toujours dans l'intérêt public ;

2^o la modification, le déplacement ou la suppression d'une route communale est une mesure exceptionnelle et dûment justifiée ;

3^o la sécurité routière et l'accès aux parcelles riveraines sont toujours pris en compte ;

4^o les modifications du réseau routier sont évaluées, si nécessaire, dans une perspective intercommunale ;

5^o les modifications du réseau routier sont évaluées en tenant compte de la fonction actuelle de la route communale, sans pour autant compromettre les besoins des générations futures. Notamment les besoins spatiaux des différentes activités sociétales sont considérés les uns par rapport aux autres et à un même moment ».

² Articles 198 et s. de la loi du 21 mars 1991 'portant réforme de certaines entreprises publiques économiques'.

des travaux préparatoires de la loi spéciale du 16 juillet 1993 'visant à achever la structure fédérale de l'État', qui a inséré l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 2^o*bis*, dans la LSRI :

« Le but n'est pas de mettre à charge des Régions des travaux publics sur la voirie communale ou provinciale, mais bien de leur permettre de modifier ou d'uniformiser les législations régissant le statut des voiries (délimitation, classement, gestion, domanialité, autorisations d'utilisation privative, sanction des empiétements, etc.). À l'heure actuelle, ce statut est régi par la loi communale, la loi provinciale ou par des lois spécifiques (loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux, loi du 9 août 1948 portant modification à la législation sur la voirie par terre, loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, etc.) »³.

Les régions sont également compétentes, en ce qui concerne l'aménagement du territoire, en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire (article 6, § 1^{er}, I, 1^o, de la LSRI) et pour les plans d'alignement de la voirie communale (article 6, § 1^{er}, I, 2^o, de la même loi) et, en ce qui concerne les travaux publics et le transport, pour les routes et leurs dépendances (article 6, § 1^{er}, X, 1^o, de la même loi).

Dans un avis 36.142/4 donné le 15 décembre 2003 sur un avant-projet devenu le décret du 1^{er} avril 2004 'relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales', la section de législation a observé que

« [...] la compétence octroyée aux régions en matière d'aménagement du territoire leur confère une capacité de légiférer dans de larges domaines de l'organisation spatiale de la vie en société et des activités qui s'y déroulent, en ce compris par la prise en compte des objectifs à poursuivre en matière de mobilité dans les agglomérations et les communes »⁴.

3.1. Du point de vue des règles de répartition des compétences entre l'autorité fédérale et les régions, la matière réglée par la proposition à l'examen, à savoir la suppression des passages à niveau sur les voies de chemin de fer gérées par Infrabel, relève de la compétence de l'autorité fédérale.

En ce qui concerne le statut juridique d'une route régionale ou communale à l'endroit du croisement avec un chemin de fer, la Cour de cassation a en effet jugé ce qui suit dans un arrêt du 22 juin 2007 :

« 4. En vertu de l'article 1^{er} de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer, les chemins de fer sont classés dans la grande voirie.

5. Il résulte de la connexité de ces dispositions qu'une route nationale, régionale, provinciale ou communale, à l'endroit du croisement avec le chemin de fer, perd par le fait même de sa nouvelle affectation, à l'endroit de ce croisement, sa nature originale et fait partie intégrante du chemin de fer, soit de la grande voirie »⁵.

³ Rapport fait au nom de la Commission de la Révision de la Constitution et des Réformes institutionnelles du Sénat sur la proposition devenue la loi spéciale du 16 juillet 1993 'visant à achever la structure fédérale de l'État' (*Doc. parl.*, Sénat, 1992-1993, n° 558/5, pp. 412 et 413).

⁴ *Doc. parl.* Parl. wall., 2003-2004, n° 649/1, pp. 22 à 27, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/36142.pdf>.

⁵ Cass., 22 juin 2007, n°s C.05.0514.N et C.05.0518.N, concl. G. DUBRULLE.

La Cour de cassation a confirmé cette jurisprudence dans un arrêt du 2 octobre 2009, dans lequel elle souligne qu'une voirie communale, lorsqu'elle croise un chemin de fer, est incorporée à celui-ci :

« En vertu de l'article 1^{er} de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer, les chemins de fer sont classés dans la grande voirie.

Dès lors que la grande voirie l'emporte sur la voirie communale, à l'endroit où elle est croisée par un chemin de fer en construction, une voie communale perd, par le fait même de sa nouvelle affectation, son caractère originaire pour faire partie intégrante du chemin de fer auquel elle est incorporée.

L'incorporation de cette partie de la voie communale dans le chemin de fer a lieu dès le moment où elle reçoit sa nouvelle affectation »⁶.

Il faut donc considérer que, lorsqu'elle traverse une voie de chemin de fer, la voirie terrestre est incorporée au chemin de fer à l'endroit du croisement et en fait partie.

Il en résulte que la suppression des passages à niveaux où une voie de chemin de fer gérée par Infrabel croise une route régionale ou communale relève de la compétence de l'autorité fédérale⁷.

3.2. Cependant, la décision de supprimer de tels passages à niveau est susceptible d'avoir une influence sur l'exercice des compétences des régions. En effet, il se peut que la suppression d'un passage à niveau entraîne une interruption de la voirie terrestre lorsqu'aucun système alternatif (tel un pont ou un tunnel) n'est mis en place pour permettre aux usagers de la voirie terrestre de traverser les voies de chemin de fer. Or, l'autorité fédérale, lorsqu'elle exerce ses compétences propres – en l'espèce, sa compétence de régler les conditions et modalités de la suppression de passages à niveau –, doit veiller à ne pas rendre impossible ou exagérément difficile l'exercice par les régions de leurs compétences propres, notamment en matière de gestion des voiries et d'aménagement du territoire⁸.

À cet égard, l'article 19, alinéas 2 à 4, proposé tend précisément à éviter que la suppression d'un passage à niveau emporte de telles conséquences pour l'exercice des compétences régionales. La concertation qui doit être organisée au sujet de la proposition à l'examen – voir ci-dessous, l'observation n° 5 – permettra d'ailleurs à l'autorité fédérale de réévaluer l'adéquation du dispositif proposé à cet égard.

⁶ Cass., 2 octobre 2009, n° C.07.0480.F, concl. Th. WERQUIN.

⁷ Voir à cet égard aussi l'article 6, § 1^{er}, XII, 2°, de la LSRI, qui excepte de la compétence régionale en ce qui concerne « la réglementation en matière de placement et d'exigences techniques, ainsi que le contrôle de la signalisation routière, [...] la signalisation relative [...] aux passages à niveaux et aux croisements avec les voies ferrées [...] ».

⁸ À propos de la création d'un nouveau passage à niveau, la section de législation a observé que, compte tenu des compétences régionales en matière de fixation du régime juridique de la voirie terrestre, le Roi n'était pas compétent pour régler les relations entre les gestionnaires de voies ferrées et les gestionnaires des routes relatives aux passages à niveau (avis 49.725/4 donné le 14 juin 2011 sur un projet devenu l'arrêté royal du 11 juillet 2011 'relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées', <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/49725.pdf>). Il y a lieu de relever que, contrairement au projet ayant donné lieu à cet avis, l'article 2 de la proposition de loi à l'examen charge la commune, et non le gestionnaire de la voirie, de rendre un avis et d'organiser une enquête publique. La commune agit alors dans le cadre du pouvoir associé, conformément à l'article 6, § 1^{er}, VIII, alinéa 2, de la LSRI.

4. En conclusion et sous la réserve exprimée dans l'observation n° 3.2, l'autorité fédérale est compétente pour adopter la proposition de loi à l'examen.

FORMALITÉ PRÉALABLE

5. La proposition à l'examen relève de la compétence de l'autorité fédérale en matière de réglementation relative aux transports.

Elle doit par conséquent être soumise à la procédure d'association des gouvernements de région, prévue par l'article 6, § 4, 3°, et § 8, de la LSRI.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten ‘op de Raad van State’, gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorstel,[‡] de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorstel aanleiding tot de volgende opmerkingen.

STREKKING VAN HET WETSVOORSTEL

1. Bij het wetsvoorstel wordt artikel 19 van de wet van 27 april 2018 ‘op de politie van de spoorwegen’ vervangen (artikel 2). Enerzijds strekt het wetsvoorstel ertoe te bepalen met welke elementen rekening gehouden moet worden bij de beslissing over de afschaffing van een overweg (voorgesteld artikel 19, tweede lid); het is in dat opzicht gebaseerd op artikel 4 van het Vlaamse decreet van 3 mei 2019 ‘houdende de gemeentewegen’.¹ Anderzijds strekt het ertoe procedureregels vast te stellen om de gemeente en de omwonenden bij die beslissing te betrekken (voorgesteld artikel 19, derde en vierde lid). In het wetsvoorstel blijven overigens de regels behouden die in het eerste en het tweede lid van artikel 19 van de wet van 27 april 2018 geformuleerd worden, terwijl de regel die in het tweede lid vervat was naar een vijfde lid verplaatst wordt.

BEVOEGDHEID

2.1. Volgens artikel 6, § 1, X, eerste lid, 2°bis, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ (hierna: “BWHI”), dat aan de gewesten de bevoegdheid toekent inzake “het juridisch stelsel van de land- en waterwegen, welke ook de beheerder ervan zijn”, blijven de “spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen” (lees: Infrabel)² tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren. Krachtens artikel 6, § 4, 3°, eerste lid, van de BWHI is de federale overheid ook bevoegd om de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer te ontwerpen.

[‡] Aangezien het om een wetsvoorstel gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

¹ Dat artikel luidt als volgt:

“Bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegnnet wordt minimaal rekening gehouden met de volgende principes:

1° wijzigingen van het gemeentelijk wegnnet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;

2° een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;

3° de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;

4° wijzigingen aan het wegnnet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;

5° bij de afweging voor wijzigingen aan het wegnnet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.”

² Artikelen 198 e.v. van de wet van 21 maart 1991 ‘betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven’.

2.2. De bevoegdheid van de gewesten om het juridisch stelsel te bepalen van de land- en waterwegen, welke ook de beheerder ervan zij, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (lees : Infrabel), werd als volgt toegelicht tijdens de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 16 juli 1993 'tot vervollediging van de federale staatsstructuur', waarbij artikel 6, § 1, X, eerste lid, 2^o*bis* ingevoegd is in de BWHI:

“Het is niet de bedoeling de Gewesten te belasten met de openbare werken op de gemeentelijke of provinciale wegen, maar wel om deze in de mogelijkheid te stellen om de wetgevingen te wijzigen of één te maken, die het statuut van de wegen regelen (begrenzing, rangschikking, beheer, domanialiteit, vergunningen voor privé-gebruik, bestraffing van de inbreuken, enz.). Momenteel wordt dit statuut geregeld door de gemeentewet, de provinciewet of door specifieke wetten (wet van 10 april 1841 op de lokale wegen, wet van 9 augustus 1948 tot wijziging van de wetgeving op de landwegen, de wet van 12 juli 1956 tot bepaling van het statuut van de autosnelwegen, enz.).”³

De gewesten zijn eveneens bevoegd, wat de ruimtelijke ordening betreft, voor stedenbouw en ruimtelijke ordening (artikel 6, § 1, I, 1^o, van de BWHI) en voor de rooiplannen van de gemeentewegen (artikel 6, § 1, I, 2^o, van dezelfde wet) en, wat de openbare werken en het vervoer betreft, voor de wegen en hun aanhorigheden (artikel 6, § 1, X, 1^o, van dezelfde wet).

In advies 36.142/4, op 15 december 2003 gegeven over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 1 april 2004 'betreffende de plaatselijke mobiliteit en toegankelijkheid', heeft de afdeling Wetgeving het volgende opgemerkt:

“(…) la compétence octroyée aux régions en matière d'aménagement du territoire leur confère une capacité de légiférer dans de larges domaines de l'organisation spatiale de la vie en société et des activités qui s'y déroulent, en ce compris par la prise en compte des objectifs à poursuivre en matière de mobilité dans les agglomérations et les communes.”⁴

3.1. Vanuit het oogpunt van de regels inzake de bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de gewesten behoort de aangelegenheid die bij het voorliggende voorstel geregeld wordt, namelijk de afschaffing van de overwegen op de door Infrabel beheerde spoorwegen, tot de bevoegdheid van de federale overheid.

Met betrekking tot het juridisch statuut van een gewest- of een gemeenteweg op de plaats waar die door een spoorweg gekruist wordt, heeft het Hof van Cassatie in een arrest van 22 juni 2007 immers het volgende geoordeeld:

“4. Krachtens artikel 1 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen zijn de spoorwegen ingedeeld in de grote wegen.

³ Senaatsverslag namens de Commissie voor de herziening van de Grondwet en de hervorming der instellingen over het voorstel dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 16 juli 1993 'tot vervollediging van de federale staatsstructuur' (Parl.St. Senaat 1992-93, nr. 558/5, 412 en 413).

⁴ Parl.St. W.Parl. 2003-04, nr. 649/1, 22-27, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/36142.pdf>.

5. Uit de samenhang van deze bepalingen volgt dat een rijksweg, een gewestweg, een provincieweg of een gemeenteweg op de plaats waar die door een spoorweg wordt gekruist, door het feit zelf van zijn nieuwe bestemming, op die kruising zijn oorspronkelijke aard verliest en integrerend deel uitmaakt van de spoorweg, zijnde de grote weg.”⁵

Het Hof van Cassatie heeft die rechtspraak bevestigd in een arrest van 2 oktober 2009, waarin het benadrukt dat een gemeenteweg die door een spoorweg gekruist wordt bij die spoorweg ingelijfd wordt:

“Krachtens artikel 1 van de wet van 25 juli 1891 tot herziening van de wet van 15 april 1843 op de politie van de spoorwegen, worden de spoorwegen bij de grote wegen ingedeeld.

Aangezien de grote wegen voorrang hebben op de gemeentewegen, op de plaats waar zij kruisen met een spoorweg in aanleg, verliest de gemeenteweg, door het feit zelf van zijn nieuwe bestemming, zijn oorspronkelijk karakter en maakt hij volledig deel uit van de spoorweg waarbij hij wordt ingelijfd.

De inlijving van dat gedeelte van de gemeenteweg bij de spoorweg vindt plaats vanaf het tijdstip waarop hij zijn nieuwe bestemming krijgt.”⁶

Er dient dus van uitgegaan te worden dat de landwegenis die door een spoorweg gekruist wordt, op de plaats van de kruising in de spoorweg ingelijfd wordt en er deel van uitmaakt.

Daaruit volgt dat de afschaffing van de overwegen daar waar een door Infrabel beheerde spoorweg een gewest- of een gemeenteweg kruist, tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort.⁷

3.2. De beslissing over de afschaffing van dergelijke overwegen kan echter een invloed hebben op de uitoefening van de bevoegdheden van de gewesten. Het is immers mogelijk dat de afschaffing van een overweg een onderbreking van de landwegenis meebrengt wanneer geen enkel alternatief (zoals een brug of een tunnel) geboden wordt om ervoor te zorgen dat de gebruikers van de landwegenis de spoorwegen kunnen oversteken. Wanneer de federale overheid haar eigen bevoegdheden uitoefent – *in casu* haar bevoegdheid om de voorwaarden en de nadere regels te bepalen voor de afschaffing van overwegen – moet ze er echter op toezien dat ze het voor de gewesten niet onmogelijk of overdreven moeilijk maakt om hun eigen bevoegdheden inzonderheid inzake het beheer van de wegen en inzake ruimtelijke ordening uit te oefenen.⁸

⁵ Cass. 22 juni 2007, nrs. C.05.0514.N en C.05.0518.N, concl. G. DUBRULLE.

⁶ Cass. 2 oktober 2009, nr. C.07.0480.F, concl. Th. WERQUIN.

⁷ Zie daarover ook artikel 6, § 1, XII, 2°, van de BWHI, dat wat betreft de gewestelijke bevoegdheid met betrekking tot “de regelgeving inzake het plaatsen en de technische eisen, evenals de controle op de verkeerstekens, [een uitzondering maakt voor] de verkeerstekens (...) aan overwegen en kruisingen met spoorwegen (...)”.

⁸ Met betrekking tot de aanleg van een nieuwe overweg heeft de afdeling Wetgeving opgemerkt dat de Koning, gelet op de gewestelijke bevoegdheden inzake de bepaling van het juridisch stelsel van de landwegenis, niet bevoegd was om de verhoudingen inzake de overwegen te regelen tussen de spoorweginfrastructuurbeheerders en de wegbeheerders (advies 49.725/4, op 14 juni 2011 gegeven over een ontwerp dat geleid heeft tot het koninklijk besluit van 11 juli 2011 ‘betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen’, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/49725.pdf>). Er dient opgemerkt te worden dat artikel 2 van het voorliggende wetsvoorstel,

In dat opzicht wil het voorgestelde artikel 19, tweede tot vierde lid, juist voorkomen dat de afschaffing van een overweg dergelijke gevolgen heeft voor de uitoefening van de gewestelijke bevoegdheden. Het overleg waarin met betrekking tot het voorliggende voorstel voorzien moet worden – zie hieronder, opmerking 5 – zal het voor de federale overheid ook mogelijk maken om opnieuw te bekijken of het voorgestelde dispositief in dat opzicht deugdelijk is.

4. Tot besluit en onder het in opmerking 3.2 gemaakte voorbehoud kan gesteld worden dat de federale overheid bevoegd is om het voorliggende wetsvoorstel aan te nemen.

VOORAFGAAND VORMVEREISTE

5. Het voorliggende voorstel behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid inzake de reglementering van het vervoer.

Bijgevolg moeten de gewestregeringen betrokken worden bij het uitwerken van het voorstel, zoals bepaald bij artikel 6, § 4, 3°, en § 8, van de BWHI.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Charles-Henri VAN HOVE

Pierre VANDERNOOT

in tegenstelling tot het ontwerp dat tot dat advies geleid heeft, de gemeente, en niet de wegbeheerder, belast met het uitbrengen van een advies en met de organisatie van een openbaar onderzoek. Overeenkomstig artikel 6, § 1, VIII, tweede lid, van de BWHI treedt de gemeente dan op in het kader van het medebewind.